TREŚĆ NUMERU: „W odpowiedzi p. pułk. Rayskiemu", „Tragedja Bagdadzka", „Ekwipowanie samochodu", „Wpływ kurzu na silnik samochodowy", „Sygnalizujemy", „Na wirażu", „Tragiczne wypadki", feljetony i t. d.

TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

AUTOLOT

30 GR.

AUTOLOT P. K O. 16,940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TELEFON 85-68

Rok I. | 7 Sierpień 1928 r. | Nr. 8

W ODPOWIEDZI P. PŁK. RAYSKIEMU.

OD REDAKCJI: W ostatniem półroczu daje się zauważyć szczególnie ostry ferment w sferach lotniczych. Niniejszy artykuł dajemy jako wstęp do polemiki, że redakcja „Autolotu" zastrzega sobie zajęcie stanowiska po wyczerpaniu dyskusji, dla której łamy „Autolotu" pozostają zawsze otwarte. W tak ważnej chwili, jak obecna — powstawania wytycznych polskiej polityki lotniczej — rola poszczególnych elementów musi być całkowicie wyjaśniona.

Motto: latać — nie gadać...

Na łamach czasopisma L. O. P. P. „*Lot Polski*" szef Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych płk.-pilot inż. *Rayski* wystąpił z zarzutem, iż Ministerstwo Komunikacji, subwencjonując Tow. kom. powietrznej, wprowadziło system popierania wrogiego przemysłu, oraz, iż istnienie polskich Tow. kom. pow. nie przynosi państwu żadnych realnych korzyści, poza faktem sprawnego latania. Opierając się na swych wywodach, płk. Rayski, wysnuwa wniosek, iż „*należy dołączyć lotnictwo cywilne do sprawnie pracującej organizacji lotnictwa wojskowego*".

Pozostawiam krytykę (sprawnej, czy niesprawnej?) organizacji lotnictwa wojskowego, gwoli słuszności stwierdzić musimy, że —aczkolwiek nasze towarzystwa komunikacji powietrznej nie przygotowują za pieniądze Skarbu Państwa lotu przez Atlantyk na płatowcu nie polskiej konstrukcji i produkcji, ani chociaż podróże powietrzne szefów lotnictwa komunikacyjnego nie nazywają się szumnie „raidami", to jednak Towarzystwa te wykonały w zupełności zadania, które im do wykonania władze państwowe powierzyły. Fakt, że nie wykonały ich więcej, chyba jedynie tylko temu przypisać należy, że—mimo inicjatywy—władze państwowe nic więcej do robienia im nie dały. Znane są nam dostatecznie projekty towarzystw komunikacji powietrznej, czy to w rozbudowie sieci powietrznej, czy lotnisk, czy też budowy płatowców komunikacyjnych w Polsce, czy uruchomienie linji—początkowo dla przewozu towarów na awionetkach w kraju budowanych, czy szkolenie pilotów komunikacyjnych i t.d. i t.d.

Dlaczego inicjatywa towarzystw komunikacji powietrznej nie znalazła poparcia, nie wiemy, mamy jednak prawo i obowiązek przypuszczać, że—podobnie, jak zadanie „latania", jakie to zadanie wykonały towarzystwa dobrze, *zdobywając swem 100-procentowem bezpieczeństwem nieznany dotychczas—rekord światowemu lotnictwu* - również z innych zadań, o ileby tylko takie zostały im powierzone - również wywiązałyby się bez zarzutu.

Ciekawe jest, iż Szef Departamentu Żeglugi Powietrznej płk.-pilot inż. Rayski nie wie, wzgl. zapomina wymienić, że jedno z naszych towarzystw komunikacji powietrznej na ogłoszony przez Ministerstwo Komunikacji konkurs *przedstawiło swój własny typ płatowca komunikacyjnego*. Czyż pan Rayski nie wie o tem, że to towarzystwo na ten cel żadnych funduszów ze Skarbu Państwa nie otrzymało, tak że zrobiło to li tylko z chęci jaknajszybszego wyzwolenia się z konieczności używania zagranicznych aparatów? *Czyż na konkurs wymieniony przedstawił również swój projekt Wojskowy Instytut Badań Lotniczych*, który stoi



Nasi motocykliści po rewizji bagażów i ostemplowamiu dokumentów na granicy szwajcarsko-francuskiej w Bazyleji — St. Julji.

(Patrz art. „Motocyklami na Olimpjadę.)

pod kierownictwem p. Rayskiego, a który, jak nam wiadomo, ma za zadanie i ma specjalne fundusze na podobne cele?

Zapytujemy się p. Rayskiego jeszcze, *czego wymaga się zagranicą od towarzystw komunikacji powietrznej?* Zdaje się nam, że *tylko i wyłącznie sprawnego latania*, gdyż sprzęt lotniczy potrzebny do eksploatacji, dostarcza mu przemysł, przyziemie zaś robią powołane do tego władze.

Wreszcie niezaprzeczalna prawda zmusza nas do zwrócenia uwagi na bagatelizowanie przez płk. Rayskiego działalności naszych towarzystw komunikacji powietrznej.

W rozdziale o propagandzie lotniczej pisze on dosłownie:

> *„Idea lotnictwa powinna być propagandowa i rozbudowywana w społeczeństwie, gdyż to daje państwu z jednej strony dużą pomoc materjalną, z drugiej—pobudzenie zamiłowania i zainteresowania poszczególnych jednostek do lotnictwa—stwarza kadry personalne, tak niezbędne do pokrycia potrzeb państwa".*

A któż—na miły Bóg zrobił lepszą propagandę lotnictwu, aniżeli lotnictwo cywilne? Czy zrobiło ją wojsko ze swoimi niezliczonymi nieszczęśliwymi wypadkami?

Spojrzyjmy dla porównania na gospodarkę lotnictwa wojskowego.

Jakiż będziemy mieć bilans przeszło 3-letniej gospodarki p. Rayskiego?:

1) Raid Idzikowskiego i Kubali na samolocie francuskim „Amiot". Ile kosztowały przygotowania i zakup płatowca?

2) Niezliczone katarstrofy samolotów wojskowych, powtarzające się niemal każdego tygodnia, a czasami nawet co kilka dni zakażone katastrofą bagienko.

3) zakup licencji na budowę samolotów komunikacyjnych, typu Fokker. Samoloty te są drewniano płócienne i pochodzą z r. 1926. Argument, rzucony za ich zakupem jest ten, że posiadamy w kraju potrzebne do ich fabrykacji surowce, podczas gdy dla samolotów metalowych surowców nie posiadamy. Zdaje się nam, że *argument ten jest z gruntu fałszywy*. Przemysł lotniczy całego świata bowiem od szeregu już lat *przechodzi na konstrukcję samolotów wyłącznie metalowych*, a ostatecznym wyrazem tego była tegoroczna wystawa lotnicza w Paryżu.

Sprawozdawcy tej wystawy stwierdzają jednogłośnie, iż najcharakterystyczniejszą cechą Salonu było dążenie przemysłu lotniczego francuskiego, angielskiego, niemieckiego i t. p. do wyeliminowania przy budowie samolotów w zupełności drzewa i zastąpienie go metalem. Samolot bowiem, budowany całkowicie z metalu, czy to wojskowy czy komunikacyjny daje olbrzymie walory nad samolotem drewniano-płóciennym, pod względem solidności, niedeformowania się, możności obywania się bez hangarów, długiej żywotności i t. d. Pozatem dąży się do *dolno-jedno-płatowców*.

Czyż wobec tego słusznem jest, że my—pragnąc obecnie rozpocząć fabrykację samolotów komunikacyjnych w kraju, zamiast wykorzystać doświadczenia innych — wziąwszy się od razu do wytwórczości aparatów metalowych, zaczynamy od zakupna zagranicą licencji na budowę górnopłatowców przestarzałych, bo drewniano płóciennych. Przecież to jest cofanie się w tył, i to nieobliczalnie kosztowne, bo zarówno za licencję zagraniczną trzeba drogo zapłacić, produkcja w kraju przestarzałych maszyn pochłonie sporo pieniędzy, a co najważniejsze — *znowu odwlecze się termin rozpoczęcia fabrykacji w kraju samolotów naprawdę nowoczesnych, t. j. metalowych.*

Odnośnie do zasłaniania się brakiem materjałów w kraju, potrzebnych do budowy samolotów metalowych, stwierdzić trzeba, że naprzykład Niemcy, u których wytwórczość metalowych płatowców jest zorganizowana już od szeregu lat, i to bardzo szeroko, również nie posiadają potrzebnych surowców w kraju i sprowadzają „bauksyt" (surowiec duraluminium) z Węgier, Francji, Jugosławji i Włoch

O sprawie tej pisze docent Politechniki Lwowskiej, Ślebodziński („Głos Prawdy" Rok 1927) co następuje:

> *„W prasie odezwały się głosy przeciw budowie metalowej płatowców. Podniesiono argument, że w zaopatrywaniu naszych wytwórni z powodu rzekomego braku surowców) będziemy zależni od Niemiec. Otóż Niemcy same sprowadzają „bauksyt" z Francji, Norwegji i Szwajcarj. Mimo to produkcja aluminium i stopy zajmują trzecie miejsce w produkcji światowej. Polska może nawet taniej sprowadzać „bauksyt" z Rumunji i Jugosławji, drogą wodną z Norwegji.*
>
> *Zresztą w niedługim czasie rozpowszechni się metoda produkcji z glinu, z kaolinu, lub z gliny, i oddawna już Prezydent Mościcki pracuje nad ekonomicznym sposobem produkcji aluminium z tego materjału. Wedle opinji inż. Gierdziejewskiego i inż. Gątkiewicza mamy warunki do stworzenia w Polscę produkcji lekkich metali i stopów dla przemysłu lotniczego. Mamy doskonałych metalurgów. jak prof. Broniewski, inż. Czochrański, prof. Ańczyc, inż. Kuszewski, inż. Teszczenko, inż. Czapiński i mechaników warsztatowych i teoretyków obróbki metali, prof. Mierzgowskiego i Gajzlera".*

Na dobro płk. Rayskiego — gwoli słuszności — stwierdzić należy, iż od czasu objęcia prze niego kierownictwa Departamentu Lotnictwa M. S. Wojsk. *zapanował tam ład i porządek*. Podkreślić należy *właściwe i dobre magazynowanie sprzętu lotniczego w składach wojskowych*, porządek w dziedzinie *wyszkolenia* i sprawach personalnych szeregowych i oficerów wojsk lotniczych.

Zastanówmy się jeszcze nad projektem płk. Rayskiego upaństwowienia naszych towarzystw komunikacji powietrznej i podporządkowaniem ich wojskowości.

Słyszy się zdania nawet ludzi poważnych, że kierowanie przedsiębiorstwami komunikacji powietrznej jest całkiem łatwe i że z całem powodzeniem mógłby wykonać to zadanie każdy oficer-lotnik. Na poparcie tej tezy służy pseudo argument, że oficer-lotnik dowodzi eskadrą, czy pułkiem, posiadającym kilkanaście czy kilkadziesiąt samolotów, a więc może również dobrze kierować przedsiębiorstwem komunikacji powietrznej, które posiada kilka czy kilkanaście płatowców.

Nie trzeba udawadniać, że twierdzenia takie są z gruntu fałszywe i *nie wytrzymują żadnej krytyki*. Podczas bowiem gdy w wojsku wymaga się „dowodzenia", przyczem moment ekonomji jest na ostatnim planie, to w przedsiębiorstwie komunikacji momet ten wysuwa się na plan pierwszy. Trudno sobie wyobrazić sprawne funkcjonowanie t-wa komunikacyjnego, kierowanego przez wojsko, któreby utrzymywało komunikację na linjach między Polską a ościennymi państwami. Każde lądowanie płatowca na terytorjum obcem, każdy zatarg z klijentem zagranicznym o dostawę towarów czy przewóz nie może stwarzać afer dyplomatycznych, któreby musiały powstawać, gdyby była kontrahentką wojskowość czy państwo.

Podobnych kwestji nasuwa się tysiące, a na plan pierwszy naturalnie moment *ekonomji i sprawnego funkcjonowania*. Te dwa podstawowe zadania wykonać może jedynie przedsiębiorstwo nawskroś prywatne, oparte wyłącznie na zasadach handlowych i skazane na konkurencję i krytykę.

Reasumując powyższe wywody, stwierdzić należy, że *kwestja upaństwowienia komunikacji powietrznej jest nad wyraz poważną* i przez zbyt pochopne jej załatwienie możnaby zniszczyć na długie lata naszą żeglugę powietrzną.

Zdaniem naszem — o ileby władze państwowe uznały za konieczne zastosowanie wobec lotnictwa komunikacyjnego etatyzmu, to pierwszym etapem na tej drodze powinno być *stworzenie, obok istniejących t-w komunikacji powietrznej, przedsiębiorstwa państwowego, opartego na zasadach ściśle handlowych*. Po pewnym czasie prace towarzystw należałoby porównać i dopiero wówczas wyciągnąć odpowiednie konsekwencje.

Nie można zapominać o bezwzględnie słusznej zasadzie *„burzyć łatwo — budować trudno"*.

M. R.

Tragedja Bagdadzka

Dnia 31 lipca zginął śmiercią lotnika ś. p. porucznik-pilot i obserwator Kazimierz Szalas. Stało się to w Bagdadzie podczas lądowania naszego płatowca, odbywającego lot na przestrzeni Dęblin — Bagdad — Kair.

Lotnictwo wojskowe poniosło dotkliwą, niepowetowaną stratę: ubył nam jeden z najzdolniejszych lotników-fachowców, którego umysł twórczy przysporzył naszemu lotnictwu szereg wynalazków pierwszorzędnego znaczenia.

Zdajemy sobie dokładnie sprawe, że genjusz ludzki w dobie obecnej w niedostatecznym jeszcze stopniu opanował przestwora i ludzkość zmuszona jest do ofiar w postaci krwi serdecznej swych skrzydlatych synów. *Lotnicy zabijają się na całym świecie*: ma to miejsce w państwach Europy zachodniej, przodujących na polu lotnictwa, w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej słowem wszędzie.

Cóż więc dziwnego, że podobne fakty zachodzą *w Polsce*, stwarzającej dopiero teraz własny przemysł i własne tradycje lotnicze. Dalecy jesteśmy od *bicia na trwogę*, od złorzeczenia na nasze fabryki lotnicze, pracujące sumiennie i ze zrozumieniem rzeczy.

Człowiek jeszcze daleki od całkowitego opanowania przestworzy: musi się liczyć z warunkami atmosferycznemi, stwarzającymi nieprzezwyciężoną zaporę, (jak to miejsce miało z lotem mjr. Idzikowskiego i Kubali, którzy od szeregu miesięcy z dnia na dzień z utęsknieniem oczekiwali możliwej pogody) grożącej nieprzewidzianemi zasadzkami. Wprawdzie znaczny odsetek wypadków pochodzi wskutek wadliwego pilotowania, gdy pilot zmęczony, zdenerwowany, niedysponowany, popełnia jakiś błąd, tracąc panowanie nad maszyną. A przecież w powietrzu często kroć jeden, fałszywy ruch decyduje o życiu, lub śmierci załogi płatowca.

Powróćmy do śmiertelnego wypadku ze ś. p. por. pil. Szalasem. Samolot był *pierwszorzędnej wartości*, a pilotował go por. Kalina jeden z najświetniejszych pilotów polskich. Przy lądowaniu wczesnym rankiem jeszcze w półmroku por. Kalina nie zauważył wału, chroniącego lotnisko przed powodzią, i zawadził o niego kółkami płatowca, który runął na ziemię, ulegając częściowemu zniszczeniu.

Zaszedł tu jeden z tych nieprzewidzianych wypadków, które tak często wynikają wskutek tragicznego splotu okoliczności.

Interesuje nas w tem wszystkiem celowość samego raidu. Niestety pod tym względem nasuwa się szereg refleksji, nad któremi trudno jest przejść do porządku dziennego, całe bowiem *przedsięwzięcie z punktu widzenia państwowego było zgoła zbyteczne.*

Trudno tu było mówić o jakimś wyczynie, gdyż lot bezpośredni z Dęblina do Bagdadu na trzysilnikowym olbrzymie nie stanowi żadnego rekordu.

Nie miał ten raid żadnego charakteru dyplomatyczno-politycznego, gdyż Polska nie posiada żadnych specjalnych interesów ani w Bagdadzie ani w Kairze.

Nie zachodziła tu kwestja nawiązania komunikacji lotniczej z Egiptem, ani propagowania wytwórczości polskiej, gdyż płatowiec pochodzi z fabryki Fokkera w Amsterdamie.

Pozostawałaby ostatnia ewentualność: chęć wypróbowania tego typu płatowca w locie dalekodystansowym lecz i ta ewentualność odpada, zważywszy, że w roku ubiegłym na płatowcu tego typu przeleciał Atlantyk z Ameryki do Europy mjr. Byrd z kilkoma pasażerami.

Reasumując powyższe, dochodzimy do przekonania, że raid ten nie uwzględniał żadnych interesów ogólno-państwowych mając na celu wyłącznie ambicje sportowe załogi niewątpliwie szlachetne, lecz *zbyt kosztowne dla Państwa pod względem moralnym i materjalnym.*

Bejot.

Ś. p. por. Szałas.

Ś. p. por. Kazimierz Szałas liczył lat 28. W r. 1918 wstąpił do wojskowych formacji lotniczych polskich w Rosji. Po rozbrojeniu przedarł się do kraju i wstąpił do armji polskiej, jako radjotelegrafista lotniczy. Ukończył on specjalną szkołę radjolotniczą w 1920 r. W okresie wojny bolszewickiej dowodził oddziałem radjolotniczym w Kijowie. Po ukończeniu szkoły w Toruniu, był odkomenderowany do departamentu lotnictwa. W r. 1923 uzyskał tytuł pilota, poczem przeszedł wyższy kurs pilotażu w Grudziądzu.

Ś. p. por. Szałas był jednym z najdzielniejszych specjalistów w zakresie lotów nocnych i wiosną 1925 r. dokonał specjalnych wynalazków w tej dziedzinie, w szczególności zaś dokonał licznych zdjęć nocnych przy zastosowaniu swego wynalazku w dziedzinie fotografji nocą.

W tym samym r. 1925 ś. p. por. Szałas brał udział w przelocie eskadry polskiej z Paryża do Warszawy.

Człowiek niezwykłej pracy i energji, nietylko praktycznie zapoznawał się z lotnictwem, ale odbywał studja teoretyczne, kończąc specjalne kursa aeronawigacyjne. Nic też dziwnego, że był uznany nietylko w Polsce, ale wogóle w świecie lotniczym za jednego z najlepszych nawigatorów morskich w lotnictwie. W tej dziedzinie wyspecjalizował się na kursie lotnictwa nawigacyjnego morskiego w Pucku.

Niedawno ś. p. por. Szałas odbył lot na aparacie Fokkera z Amsterdamu do Warszawy.

Zamiłowany lotnik, ś. p. por. Szałas przeprowadza studja techniczne, dając armji polskiej szereg ulepszeń oraz dwa wynalazki, mianowicie spadochron meldunkowy i suwak do obliczania map aeronautycznych.

S p. por. Szałas otoczony był niezwykłym szacunkiem swoich współkolegów, jak również przełożonych, którzy mu nie oszczędzili wyrazów prawdziwego uznania. Był odznaczony szeregiem odznak lotniczych i reprezentował dzielność i bohaterstwo lotnictwa światowego.

Cześć jego pamięci!

Sprawy zawodowe:

Związek Zawodowy Pracowników Lotnictwa w Polsce.

Związek posiada swą siedzibę w Warszawie, przyczem obecnie czynne są trzy oddziały (Warszawa, Poznań i Jabłonna). Przewidywane jest uruchomienie oddziałów we Lwowie i w Krakowie. W związku grupują się fizyczni i umysłowi pracownicy, zatrudnieni w Towarzystwach i przedsiębiorstwach lotniczych w liczbie około 800 członków. W poczet członków zaliczani są jednak nietylko pracownicy zatrudnieni w komunikacji lotniczej oraz w warsztatach, istniejących przy przedsiębiorstwach lotniczych prywatnych i państwowych, lecz i pracownicy zatrudnieni przy produkcji samolotów i silników samolotowych (np. pracownicy fabryki „Skoda").

Ciekawe jest postanowienie statutu, na mocy którego przyjmowani być mogą w charakterze pełnoprawnych członków byli pracownicy lotnictwa, a nawet osoby wolnych zawodów, jak np. publicyści lotnicy, pracownicy, specjalizujący się w prawie lotniczym i t. d.

Związek jest apolityczny i podstawową jego troską jest obrona interesów zawodowych i ekonomicznych pracowników zatrudnionych w lotnictwie. W związku z tem—stoi na stanowisku rozszerzania ustawodawstwa społecznego.

Działalność swą rozszerza jednak również Związek i w innym kierunku. Z uwagi na szczególne warunki terenu pracy swych członków nie Związek pozostaje obojętnym w stosunku do samego problemu lotnictwa i opracował swój własny program polityki lotniczej. *Z ciekawym programem tym zaznajomimy czytelników w przyszłych N rach „Autolotu"*. narazie podkreślimy tylko, iż wspomniany program wskazuje, że Związek całkowicie docenia olbrzymie znaczenie jakie posiada dla Państwa Polskiego zagadnienie lotnictwa i stara się w swym programie jaknajszerzej uwzględnić interes Państwa. Duży nacisk kładzie również ów program na rozbudowę lotnictwa przy jaknajszerszem wyzyskaniu w tym celu wytwórczych sił kraju, a więc zarówno uruchomienie polskiego kapitału, polskiego przemysłu, polskiej wynalazczości i wreszcie polskiego personelu fachowego.

Jednym z aktualnych zadań organizacyjnych jest sprawa stworzenia Sekcji Fachowych Związku. Jednym z pilniejszych zadań w zakresie ochrony pracy członków jest sprawa zniesienia akordu w zakładach i warsztatach lotniczych. Akord bowiem całkowicie nie odpowiada precyzyjnemu charakterowi pracy w lotnictwie.

Związek pomaga swym bezrobotnym członkom. Naprzykład *wystarał się Związek dla nich o koncesję na wyrób spadochronów*. W związku z posiadaniem tej koncesji Związek zorganizował dla swych bezrobotnych członków przedsiębiorstwo, mające do pewnego stopnia charakter kooperatywy pracy.

W przyszłości umieścimy szereg dalszych szczegółów z życia Związku.

I. K.

Motocyklami na olimpjadę.

(*Korespondencja „Autolotu"*)

W dniu 8 lipca. *w celu propagowania polskiego sportu, wyruszyliśmy* w składzie 3 motocykli i 1 auta *na Olimpjadę* do Amsterdamu.

Pierwszego dnia pomimo łapania gwoździ na opony, dojechaliśmy do Częstochowy via Piotrków. Następnego dnia na moście w Cieszynie przekroczyliśmy granicę polsko-czechosłowacką, kierując się na Wiedeń. Szosy zaczynają być coraz lepsze, niż u nas, lecz znacznie bardziej drące opony, gdyż zrobione ze szlaki wielkich pieców, miejscami jednak w zupełności przypominają nasze. Ruch na szosach bardzo ożywiony. Spotykane motocykle przeważnie w pojedynkę z pasażerem, auta biegną z zawrotną szybkością.

Jadący pozdrawiają nas.

Spotkaliśmy również starszego mężczyznę, jadącego na motocyklu i mającego na bagażniku żonę, a przed kierownikiem na dorobionym specjalnie miejscu kilkoletnie dziecko.

Rower w Czechach, Austrji, a szczególniej Szwajcarji jest najczęściej spotykanym, na tamtejszych szosach, środkiem lokomocji, śpieszących do zajęć, lub za sprawunkami osobistemi. Witają nas wszędzie bardzo życzliwie.

Droga przez Tyrol zmusza nas do innego sposobu jazdy, regulowania go gazem, szybkością zapalania, bardzo przemyślnie gdyż wysokogórskie szosy należy brać umiejętnie. Dużą rolę odgrywa tu jazda na nieco wyłączonym sprzęgle i hamulcach. *Hamulce nam się przegrzewają tak, że wozimy z sobą w butelkach wodę* i jadący w wózku polewa przegrzany hamulec. Zdarza się często, że stojący samotnie w celu odpoczynkowym motor, powoduje zatrzymywanie się jadących motorami lub autami, zaofiarowują oni swoją pomoc i usługi. My oczywiście dziękujemy. Sportowcy bardzo życzliwi.

W Szwajcarji *szybkość normalna dozwolona* na szosach według nowych rozporządzeń dozwolone *jest do 40 klm godz.. miejscami* jednak *dochodzi do 15, a nawet 10*. Szosy na ogół b. dobre – przeważnie asfalt, gdzie niegdzie jednak nie lepsze od podwarszawskich. Jest to na tych odcinkach, których naprawa widocznie nie jest wskazana, ze względu na prze prowadzanie innych równoległych szos o mniejszych wirażach i wzniesieniach.

Tych wyprostowywań szos na swej drodze z Buchsa, granicy austrjacko-szwajcarskiej po przez południowy brzeg jeziora Zürichskiego do Zürichu, a następnie do Bazylei spotkaliśmy bardzo dużo. To też w miejscach szos nienaprawionych jazda była bardzo przykrą.

Maszyny nasze „Harleye", oraz „Rugby" *pracują doskonale*, szczególniej w górach. gdzie jest świeższe powietrze.

Prowadzenie maszyn w Szwajcarji nad brzegami Zürichskiego jeziora jest ekwilibrystyką.

Szosy bardzo wąskie tak, że z trudnością dwa auta mogą się wyminąć, choćby prowadzone przez dobrych szoferów. Niejednokrotnie nawet jadący szeroki Rols-Roys spotkany na tej szosie lub szerokie auto ciężarowe zmusza do cofania się jednej lub drugiej strony.

Szczególniej podziwialiśmy jednego z towarzyszów jadącego w pojedynkę, który przy zjazdach z gór nachylonych nieraz pod 30° wprowadzał nas w niemałą obawę.

Bardzo często w Tyrolu spotykane są auta ciężarowe zaopatrujące ludność w żywność i inne artykuły. W jednym miejscu w Tyrolu *za St. Cristoff na drodze z Insbrucka do Feldkirch będąc na wysokości około 2000 mtr.* spotkaliśmy auto pnące się na szczyt góry leżący jeszcze wyżej przynajmniej o 1000 mtr. Szwajcarzy są uprzejmi, lecz mniej życzliwi od Czechów i Austrjaków.

Francuzi na granicy w Bazylei—St. Juli spotkali nas dość życzliwie, lecz i uprzejmie zdarli za kilkudniowy pobyt od motoru po 80 franków.

J. Gasiński.

JESZCZE JEDEN NIEUDANY LOT PRZEZ ATLANTYK.


mjr. Kubala.


mjr. Idzikowski.

Le Bourget 3-go sierpnia, godz. 6 m. 30. Lotnisko w Bourget, rzęsiście oświetlone, pomimo, że noc zanika.

Niewielkie grupy ludzi półgłosem szepcą, życząc szczęścia i powodzenia naszym lotnikom!

Chwila dramatyczna, gdy wspaniały ptak lśniący srebrem i stalą wyprowadzony jest z hangaru na środek lotniska.

Majorzy armji polskiej: Idzikowski i Kubala, jeden z uśmiechem na ustach, zdradzający pogardę dla niebezpieczeństwa, drugi z powagą malującą spokój ducha i wiarę. Dwaj oficerowie polscy przykuwają wzrok wszystkich, a zachowują się z godnością, na jaką stać tylko prawdziwych Polaków.

Przedstawiciele kolonji polskiej, nieliczni dziennikarze polscy, przedstawiciele ambasady wraz z attache wojskowym majorem Ilińskim — wszyscy podchodzą do lotników naszych z obnażonemi głowami.

Lotnicy wsiadają do samolotu.

Po kilku próbach, samolot wznosi się w powietrze.

Odlecieli!

Rozpoczęli swój lot transatlantycki do Nowego Jorku. Drogę jaką obrali, wiedzie przez Recbefort, wyspy Azorskie i Halifax. Zabrali z sobą butelkę szampana, butelkę koniaku, dwoje kurcząt, rewolwer, przyrząd do rzucania rakiet i dwie łodzie pneumatyczne.

Start był wspaniały.

Nad Atlantykiem utrzymywała się dosyć dobra pogoda.

O godz. 6-ej m. 30 przelecieli nad Dreux, lecąc na wysokości 400 mtr. z szybkością 178 klm. na godzinę.

Samolot towarzyszący lotnkom polskim powrócił już do Le Bourget.

Minęło 31 godzin od czasu odlotu. Tysiąc wyczekujących i entuzjastycznych wiadomości, urzędowych, nieurzędowych i pogłosek obiegało całą Polskę i Europę w godzinach lotu „Marszałka Piłsudskiego" i od chwili gdy od nich brakło wiadomości.

Czyniono gorączkowe przygotowania w Nowym Jorku. Zmobilizowano cały aparat i na ustach wszystkich był Idzikowski — Kubala — Atlantyk.

Godziny mijały...

Nie będziemy wymieniać setki najprzeróżniejszych wiadomości i informacji — przeczuwano tylko, że... lot się nie udał i pragnieniem wszystkich było tylko

uratowanie Ich

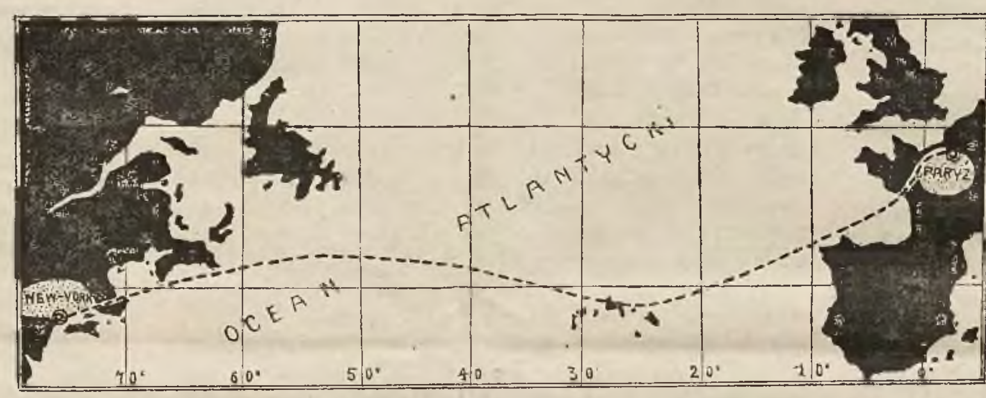
I uratowali...

Okręt niemiecki „Samos" odnalazł Ich na „Atlantyku".

Wylądowali napowrót w starej Europie w Leixoces.

* * *

Tyle o locie.



Pierwotna droga obrana przez mjr.: Idzikowskiego i Kubalę.

Skończyła się jeszcze jedna zbyteczna i nikomu **niepotrzebna reklama sam francuskiego „Amiot"**

650 konny „Amiot"—wrócił przyholowany na sznurze.

Bogu dzięki! Nie powiększyli listy ostatnich tragedji lotniczych. Zginął „Amiot", lecz **żyją dwaj bohaterzy lo Kubala i Idzikowski.**

* * *

Do oceny lotu powrócimy w nastepnym numerze. Q.

Na pełnym gazie:

Wielka Nagroda Hiszpanji. Wielka Nagroda Europy dla motocykli.

Najpoważniejszemi wydarzeniami ubiegłego tygodnia w sporcie motorowym były doroczne wielkie wyścigi samochodowe w Saint Sebastian oraz zawody motocyklowe o Wielką Nagrodę Europy, rozegrane koło Genewy.

Meeting automobilowy w Saint Sebastian który co roku zaliczany jest do najpiękniejszych imprez międzynarodowego kalendarza sportowego, udał się znakomicie, gromadząc na starcie wiele pierwszorzędnych kierowców i szereg sławnych marek. Zawody składały się z dwóch wyścigów. Pierwszy z nich, rozegrany w dniu 25 lipca, pod nazwą Wielkiej Nagrody Saint Sebastian, był dostępny dla samochodów wyścigowych, bez żadnych ograniczeń co do pojemności cylindrów. Drugi wyścig, urządzony w dniu 22 lipca, był to handicap dla samochodów sportowych pod nazwą Wielkiej Nagrody Hiszpanji.

Do wyścigu o Wielką Nagrodę Saint Sebastian, urządzonego na przestrzeni 693 klm. w 40 okrążeniach słynnego toru szosowego Lasarte, stanęło tylko dziewięciu współzawodników. Pomimo tak skromnej konkurencji bieg był niezmiernie ciekawy, a to z tej przyczyny, że niemal wszyscy kierowcy należeli do najlepszej klasy europejskiej. Startował więc sławny Robert Benoist, dalej Divo, Chiron, Williams, Zehender, Lehoux, Lepori, wszystko kierowcy słynni z wielkich sukcesów w najpoważniejszych zawodach światowych. Pole kompletowali mniej znani kierowcy hiszpańscy Blaneas i Torres Wszyscy bez wyjątku współzawodnicy jechali na samochodach marki Bugatti, tak iż wyścig był jedynie konkurencją kierowców a nie marek.

Bieg w szybkiem tempie poprowadził Divo, za którym idzie Lehoux, Benoist i Zehender. Po dwustu kilometrach Divo wycofał się z powodu zupełnego zdarcia hamulców, wobec czego na pierwszem miejscu znalazł się Leheux. Ale po kilku okrążeniach wymija go Benoist, który z kolei, po zażartej walce, zostaje wyminięty przez Chirona. Ten ostatni kierowca doprowadza do końca, mijając celownik na swym dwulitrowym samochodzie Bugatti, w czasie 5 g 20 m. 30 s z rekordową szybkością średnią 130 klm.g Chiron pobił również rekord toru Lasarte, pokrywając jedno okrążenie w czasie 7 m. 19 s. z szybkością 142 klm. na godz. Drugie miejsce w wyścigu zajął Benoist w 5 g. 22 m. 57 s., trzecie Lehoux w 5 g. 32 m. 36 s. a czwarte Zehender w 5 g. 42 m. 25 s.

Zawody samochodów sportowych o Wielką Nagrodę Hiszpanji zgromadziły na starcie 44 wozy, podzielone na cztery grupy w zależności od pojemności cylindrów. Ażeby wyrównać szanse wszystkich maszyn, konkurs składał się z przedbiegów dla wozów należących do poszczególnych grup oraz z finału, który zgromadził do ostatecznej walki w handicapie współzawodników zakwalifikowanych z przedbiegów.

Przedbiegi, rozegrane na dystansie 260 klm., wygrali w kategorji ponad trzy litry — de Vere na sam. Chrysler, w czasie 2 g. 24 m. 35 s. w kategorji ponad 1500 cm³. — Burnè na sam. Eeorges Irat w czasie 2 g. 25 m. 50 s., w kategorji ponad 1100 cm³ — Palis na Bugatti w czasie 2 g. 37 m. 40 s. i w kategorji do 1100 cm³. — Jourdan i Signoret na samochodach Salmson (jednocześnie) w czasie 2 g. 37 m. 40 s.

Finał wygrał zwycięzca wyścigu o Wielką Nagrodę Saint Sebastien — Chiron, na tym samym samochodzie Bugatti, przerobionym na wóz sportowy przez dodanie błotników, szyby, budy etc. Wykazał on na dystansie 260 klm. czas 2 g. 25 m., rozwijając szybkość średnią 105 klm. na godz. Drugim był Bouriano na Bugatti w 2 g. 30 m. 14 s. a trzecim Delemer na E. H. P. w 2 g. 30 m. 37 s.

Wyścigi o Wielką Nagrodę Europy dla motocykli, zorganizowane w dniach 28 i 29 lipca na szosie w Meyrin koło Genewy, zakończyły się niespodziewanym triumfem maszyn szwajcarskich. Angielski jeździec Handley na motocyklach Motosacoche zwyciężył dwukrotnie w tych zawodach, w obu najgłówniejszych biegach dla kategorji 250 cm i 500cm³.

Szczegółowe rezultaty wyścigów są następujące: w kategorji 350 cm³ zwyciężył Handley na Motosacoche, przebywając dystans 400 klm w czasie 3 g. 38 m. 07 s. z szybkością średnią 110 km. na godz. Na dalszych miejscach: Guthrie na Norton, Martinelli na Motosacoche, Himming na Zenith i Woods na Norton.

W kategorji 500 cm.³ wygrał również Handley na Motosacoche, wykazując na tym że dystansie czas 3 g. 19 m. 03 s. z szybkością średnią 120,5 klm. na godz. Dalsze miejsca zajęli: Nott na Rudge Whitworth, Walker na Rudge Whitworth i Franconi na Sunbeam.

W kategorji 125 cm.³ zwyciężył Lechmann na Moser, w kat. 175 cm.³ — Panella na Ladetto. w kat. 250 cm³ — Ashby na O. K. Supreme, w kat. 350 cm³. z wózkami — Crabtree na Ekcelsior i w kat. 600 cm.³ z wózkami — D'Eternod na Sunbeam.

Marjan Krynicki.

Sygnalizujemy:

Do czytelników.

Prasa warszawska pełna jest teraz namiętnych głosów, bądź zwalczających politykę lotniczą *pułkownika Rayskiego*, szefa departamentu żeglugi powietrznej, bądź broniących go. *„Autolot“* otwiera z dniem dzisiejszym swe łamy *dla dyskusji* nad zagadnieniami lotniczemi chwili bieżącej, tak ważnemi dla przyszłości polskiego lotnictwa. Po dzisiejszym artykule, polemizującym z p. pułk. Rayskim, chętnie zamieścimy każdą *rzeczową replikę*. Przekonani zresztą jesteśmy, że uda się nam otrzymać *bezpośrednie oświadczenie pułkownika Rayskiego*, wyjaśniające w dostatecznej mierze jego intencje, niewątpliwie same przez się jaknajlepsze, a nie unikające wzięcia pod uwagę również i tych fachowych głosów ze strony społeczeństwa, które odezwą się z całą powagą *argumentów ściśle rzeczowych.*

10 samochodów dziennie.

Na ulicy Wolskiej pod Nr. 105, w wielkich zabudowaniach powstała pośpieszna montownia półciężarowych i drobnych samochodów „Chevrolet“. Wagony ze skrzyniami, zawierającemi części podwozia i karoserji, wjeżdżają wprost na teren fabryki i tu dopiero są clone przez urzędników, dyżurujących stale w hali. Skrzynie częściami składanemi „Chevrolet'a“ przybywają z fabryki General Motors w Kopenhadze. Na miejscu znajdują się warsztaty, kąpiele oczyszczające i do przyjmowania farby, urządzenia do montowania i wykończania podwozia i karoserji, wypuszczając codzień po 8—10 maszyn. Wielka warszawska montownia Chevroleta już wypuściła około 220 maszyn. Rozmach urządzeń i tempo pracy imponują zdumionemu widzowi, dając mu pojęcie o amerykańskim pośpiechu roboty.

Robotnicy i personel polski, prócz kilku kierowników z Kopenhagi. Dyrektorem jest p. inż. Pawłowski, który zdobył sobie zagranicą te świetną opinję, jaką cząstokroć zaobywali sobie polscy inżynierowie swoją sprężystością i zdolnościami w fabrykach całego świata.

Fragment amerykańskiej wytwórczości—ta nowoczesna olbrzymia Montownia — powinna zainteresować bliżej fachowców, szerokiej zaś publiczności pokażemy wkrótce warszawską fabrykacją „Chevrolet'a“, w szeregu zdjęć, ilustrujących kolejność czynności montażowych.

Saint Didier..?

Z iście amerykańskim rozmachem i na wielką skalę zakrojony — jest rozmach **„Saint Didier'a S. A.**

W pryncypalnem miejscu w Warszawie, przy ul. Mazowieckiej 9—narazie odgrodzony od ciekawych ócz, wykończa się olbrzymi Salon samochodowy Saint-Didier'a.

Na czele tej s-ki stoi znany i ceniony powszechnie automobilista inż. p. M.

Rzesze całe oczekują z niecierpliwością na otwarcie salonu, a nadchodzący sezon wykaże bezwątpienia zdolności handlowe kierowników tego wielkiego przedsiębiorstwa, bo i firm samochodowych o tym zakresie w Warszawie odczuwa się wielki brak.

Twierdza na Marszałkowskiej.

Nowy lokal wydziału Ruchu Kołowego jest tak ciasny i posiada tak niewygodne jedno—jedyne wejście, że tłumy kierowców nieraz wyczekiwać muszą całemi godzinami, czekając *na wejście do lokalu*. Czy nie dałoby się jakoś ułatwić dostępu do urzędu? — który często wygląda jak oblężona, broniąca się uparcie twierdza.

Skorowidz ulic.

Rzucamy myśl, aby ktoś przedsiębiorczy zajął się ułożeniem skorowidza i mapy orjentacyjnej ulic nowej, powiększającej się Warszawy. Kierowcy warszawscy chętnie poparliby takie wydawnictwo, a wydział ruchu kołowego zaleciłby zapewne bardzo stanowczo zaopatrywanie się w takie, na wzór europejskich wykonane wydawnictwo.

Z Konstancina do Warszawy.

Liczne napływają do nas skargi, że na wąskiej szosie Konstancin — Warszawa posuwają się w nocy całe sznury wozów bez latarni. Latarnie zapalane są przez chytrych woźniców dopiero pod samą Warszawą. Na szosie zaśćkilku automobilistów zaledwie uniknęło najechania na posuwające się wśród kurzu i ciemności furmanki. Konieczne są patrole policji na rowerach lub motocyklach.

Człowiek czy spodnie?

Jen. Nobile udziela wywiadu dziennikarzom duńskim, którzy wszystkiego słuchają z zainteresowaniem, najbardziej jednak pamiętając o wersji, że chory i osłabiony Malmgreen został zjedzony przez swych towarzyszy. Jenerał Nobile długo opowiada.

— A Malmgreen?—wkońcu pytają dziennikarze jenerała.

I on i jego towarzysze—odpowiada Nobile— byli dobrze wyposażeni. Pogłoska, jakoby lotnik rosyjski widział na lodzie trzech ludzi, jest—mojem zdaniem — fałszywa. Lotnik wziął za trzeciego człowieka.. spodnie, rozłożone jako sygnał, na śniegu.

I przyjaciel Malmgreena, Zappi, który matce zmarłego meteorologa szwedzkiego przywiózł ostatnie słowa pożegnania Malmgreena, tudzież zegarek jego i pugilares, jest zdania, że lotnik rosyjski wziął za trzeciego człowieka spodnie skórzane, rozłożone na śniegu.

A Czuchnowski z uporem dowodzi, że jeszcze odróżnia żywego człowieka od spodni, choćby skórzanych.

---

2 Bony na bezpłatne ukończenie i otrzymanie prawa jazdy w znanej Szkole Kierowców Samochodowych inż. B. FROMA. Z Nr. 8 „Autolotu“, otrzymają ci, którzy będą w posiadaniu Nr. 8 z przekręconą dwujką zawiadomienia niniejszego.

Pana A. B. i panią K. W. prosimy o zgłoszenie się do redakcji naszej po odbiór przyznanych Im bon z Nr 6.

Na wirażu...

Przedsiębiorstwo.

Oto zwykła historja:

Części zapasowych niema. Widełki? — (które wciąż pękają) wyczerpane; kluczyki specjalne?— wysłane z Ameryki, sprężyny? właśnie są na składzie w Gdańsku; wał korbowy? napisaliśmy do Ameryki, żeby przysłali; łożyska rolkowe? właśnie sprzedaliśmy ostatnie; dętka? niema w całej Warszawie...

Oto zwyczajna rzecz w takim przedstawicielstwie, od którego długo byłem zależny — i wreszcie — nareszcie — uwolniłem się od tej zależności, sprzedawszy maszynę.

Jeśli i były czasem części zapasowe, to po tak horendalnych sprzedawane cenach, że sprzedający (człowiek pełen aż do zbytku cywilnej odwagi) spuszczał oczy i rumienił się. Zważcie tylko: kawałek wygiętego gwoździa 2 złote; widełki — 180 złotych; mały brezentowy fartuch — 80 złotych, głupie bolce, po kilkanaście złotych, tylna latarka — zdaje się 30 złotych i t.d. i t.d.

— Bo to — proszę pana — jest obrachowane w dolarach. —

Bardzo dobrze... Sprzedać kilka setek czy więcej maszyn i nie tylko obdzierać biednego kierowcę, ale jeszcze chronicznym brakiem części zapasowych skazywać maszynę na paromiesięczny postój przymusowy — to przecież skandal! To nie przedstawicielstwo maszyn, lecz przedstawicielstwo wyzysku klijenteli, słusznie ufają maszynie, lecz zbyt ufającej — pośrednikowi — bierze w skórę, aż miło.

Ostatecznie piszemy tak, żeby się nikt nie domyślił o kim właściwie mowa. „Przedstawicielowi“ owemu dajemy czas. Niech się naprawi — i niech ustaną skargi.

Mój Boże! A iluż to „przedstawicieli“ przelotnych kursuje po miastach polskich!

Stanowczo ogół poważnych przedstawicielstw, rzetelnie traktujących interes, powinien odseparować się od zwyczajnych pośredników, choćby drogą stałego ogłaszania na łamach „Autolotu“ w specjalnej redakcyjnej rubryce: „Z przedstawicielstw“ tygodniowego sprawozdania o sprzedanych i sprowadzonych maszynach, o nowinkach technicznych, o sukcesach wozów, nabytych w przedstawicielstwie i t. d.

P r o p o n u j ę...

Twos.

Obowiązujące przepisy ruchu samochodowego.

(Dokończenie.)

Dojazd do dworca Głównego przyjazdowego od Marszałkowskiej lub Jerozolimskiej odjaz tylko w Jerozolimską.

Dojazd do dworca Gdańskiego ulicą Szymanowską lub Zakroczymską, odjazd Sierakowską.

Pojazdy jadące Krakowskiem Przedmieściem w kierunku pl. Zamkowego winny począwszy od pomnika Mickiewicza jechać po prawej stronie skweru, położonego na środku ulicy.

Na pl. Saskim ruch jest okrężny, w kierunku przeciwnym wskazówce zegarka.

Przepisy dotyczące ruchu jednstr. na ul. Chmielnej, Wareckiej, Mazowieckiej i pl. Saskim obowiązują tylko, wtedy gdy są umieszczone odpowiednie znaki.

12) Nie wolno się zatrzymywać po drugiej stronie jezdni na przeciwko innego pojazdu, o ile ulica jest tak wąska, że nie mogą się minąć swobodnie jeszcze dwa pojazdy.

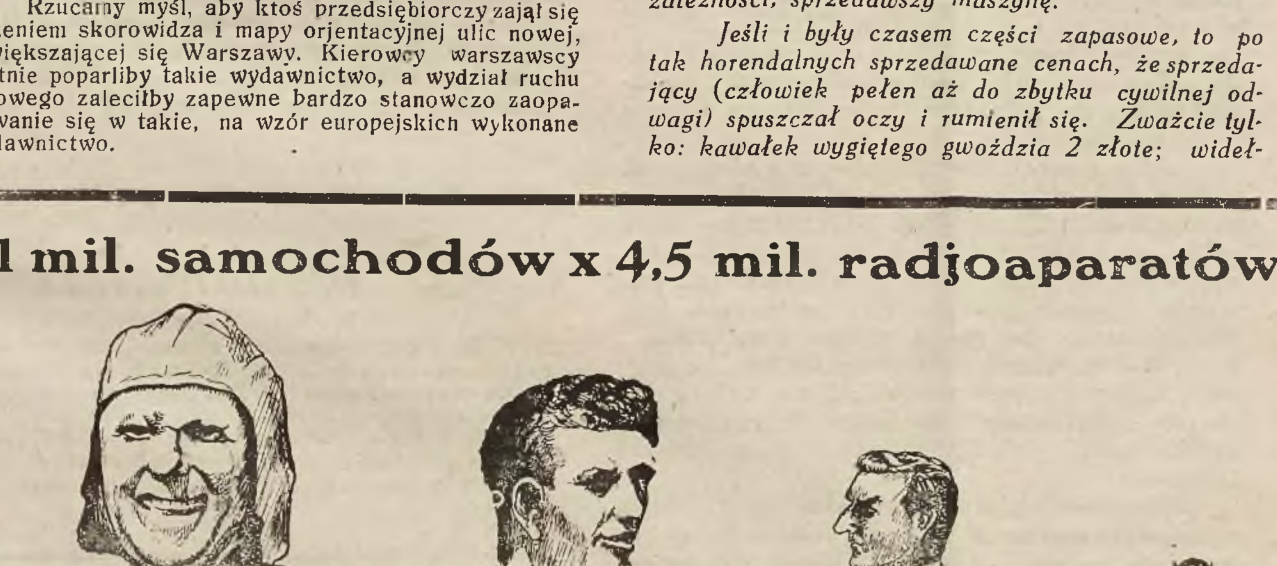
13) Samochody osobowe winny poruszać się zasadniczo bliżej środka jezdni, aby pozostawić miejsca bliżej chodników położone dla pojazdów wolniejszych.

Jazda po szynach tramwajowych jest wzbroniona. Wyjątek stanowi most Kierbedzia w Warszawie, gdzie jest właśnie nakazana.

14) Kierowca jest obowiązany stosować

---

21 mil. samochodów x 4,5 mil. radjoaparatów.



Ażeby dać możliwie pełny obraz jak dalece dominującym czynnikiem w życiu amerykańskiem jest samochód; w tabliczce naszej podajemy jaki procentowy udział poszczególne rodziny amerykańskie, z ogólnej liczby 28.000.000, posiadają w dziale automobilowym, własnych domów, gramofonów i radjoaparatów.

Tablica jest zestawiona następująco: podana ogólna ilość rodzin St. Zjedn. Ameryki Północnej i wykazano ilości posiadanych przez nie objektów. Widzimy z tego zestawienia, że największy % rodzin amerykańskich posiada własne samochody.

Ogólna liczba rodzin	28.000.000	
Automobili	21.000.000	75%
Własne domki	12.800.000	46%
Gramofony	10.000.000	36%
Radjoaparaty	45.000.000	16%

się do znaków dawanych przez funkcjonarjuszów służby drogowej, policji państwowej, urzędów gminnych, oraz do sygnałów mechanicznych i świetlnych ustawionych przez właściwe władze

Na skrzyżowaniu (w Warszawie chwilowo przy rogu Jerozolimskiej i Marszałkowskiej) oznacza czerwone światło: stój, zielone: jazda.

15) Kierowca, który spowodował wypadek z ludźmi, winien niezwłocznie się zatrzymać i przyjść z pomocą ofiarom wypadku.

16) Kierowcy nie wolno prowadzić pojazdu w stanie nietrzeźwym, oddalać się od pojazdu z pracującym silnikiem, bez zahamowania samochodu i bez uniemożliwienia osobie niepowołanej puszczenia go w ruch dopuszczać do dymienia samochodu z wyjątkiem chwili ruszania i zmiany biegów. Przy prowadzeniu należy mieć zawsze przy sobie prawo jazdy i dowód rejestracji samochodu.

17) W miejscach zabudowanych tłumik winien być zamknięty.

18) Poza miejscowościami zabudowanemi umieszczone są na drogach znaki ostrzegawcze w postaci tarczy okrągłych koloru ciemno-niebieskiego, na których są umieszczone znaki białe. Tarcze są umieszczane prostopadle do drogi w odległości około 250 mtr. od sygnalizowanej przeszkody.

19) Przed zamierzonym manewrem winien kierowca dać znak innym pojazdom ręką, o ile niema specjalnego przyrządu: strzałki i t. p. Znaki daje się tą ręką, z której strony umieszczona jest kierownica na samochodzie.

Wyekwipowanie samochodu.

W. RYCHTER

Jakże często, gdy wyjedziemy w drogę na swej kochanej maszynie, spotykamy stojący na środku szosy samochód z otwartemi nakształt skrzydeł na obie strony drzwiami, które uniemożliwiają nam ominięcie nieprzewidzianej przeszkody. I gdy zirytowani, przygotowujemy się, by zadać potężny cios niefortunnemu kierowcy, skląwszy go odpowiednio na temat: „bodaj ci się tłumik oberwał!" widzimy, jak usmolony i zmęczony do ostatnich granic szofer wyłazi z wnętrza maszyny, prosząc, byśmy mu pożyczyli *pompki*, gdyż nie ma czem napompować gum, lub radzi się, *ile cegieł* użyć do podlewarowania koła. A najczęściej chyba spotykamy się na szosie z prośbą o *„pożyczenie" benzyny*!

Wszystkie powyższe przykre sytuacje spowodowane są tem, że nasi sportowcy-amatorzy nie wiedzą dokładnie, co należy wziąć ze sobą w drogę i jak używać poszczególnych narzędzi. Sam byłem świadkiem, jak kierowca-amator pocił się dwie godziny nad zdjęciem opony z obręczy typu *„Michelin-Bibendum"* i w rezultacie dał za wygranę, jadąc na pustej gumie.

By oszczędzić zbędnych trudów i podobnych przykrości, chcę się podzielić z kochanymi Czytelnikami mem skromnem doświadczeniem w dziedzinie dalszych podróży, zebranem przeważnie podczas takich właśnie nieprzyjemnych sytuacji i powiem pokrótce w dzisiejszym numerze „Autolotu" o tem, *co przezorny i zapobiegliwy kierowca posiadać na swym wozie powinien.*

Zacznę od rzeczy podstawowych, a więc od benzyny i oliwy. Wiedząc, ile maszyna spala średnio na 100 kilometrów, możemy obliczyć niezbędny zapas „zupy". O ile zapas ten nie zmieści się do zbiornika, zabierzemy dodatkowo bańki, które muszą być jednak specjalnie wykonane przez blacharza tak, by można je było przymocować na stopniach, w miejscach nieużytecznych, gdzie niema drzwiczek; bańki dostosowane być muszą kształtem do karoserji, błotnika i t. d. W ten sposób uniezależnimy się od złej obsługi stacji benzynowych, które słyną z tego, że trzeba szukać pół godziny po mieście „jaśnie pana dyrektora od nalewania benzyny". Zapas oliwy najlepiej przechowywać *pod maską silnika* w specjalnej bańce, również dostosowanej kształtem do otoczenia. Szczególnie dobrym jest ten sposób przechowania w zimie, gdyż mamy wtedy zawsze do dyspozycji ciepłą oliwę.

Do nalewania benzyny dobrze jest posiadać *lejek* o zawiniętych brzegach, który ma gęste *sitko* mosiężne, zabezpieczające od wlania kropel wody, znajdujących się w gorszego gatunku benzynie. Lejek ten musi mieć taki kształt, by pozwalał na łatwe i bez trudu napełnianie zbiornika. Wozić go można w specjalnym sprężynowym uchwycie pod maską silnika, lub w innem zakrytem miejscu tak, by nikomu nie przeszkadzał.

Następnie kolej na *zapasowe koło*, lub obręcze z gumami, których zabierać trzeba w drogę aż dwie, o ile chce się jechać bez zbytniej straty czasu. Koła te, lub obręcze winny być przymocowane do nadwozia mocno, ale tak, by je było łatwo zdjąć bez używania specjalnych narzędzi. Nie potrzebuję chyba dodawać, że gumy zapasowe winny być zupełnie gotowe do zmiany, t. j. *całe i napompowane* do właściwej normy.

Do podnoszenia poszczególnych kół służy *lewarek*; winien on być taki, by można go było łatwo podstawić i koło podnieść. Wysokość jego odgrywa dużą rolę w ułatwieniu pracy. Dobre są *lewarki hydrauliczne*, o ile są starannie utrzymywane, wadą ich natomiast jest dość znaczny *ciężar*. Do lekkich maszyn najlepiej nadają się lewarki *zębkowe*, o odpowiedniej wysokości. Drążek lewarka musi być tak wygięty, by można było samochód podnieść w każdych warunkach bez konieczności pokaleczenia się.

Pompy do opon są różnych rodzaji. Bardzo wygodna w użyciu jest pompa *„Dunlop"* o podwójnem działaniu, której 40—50 rzutów wystarcza do napompowania dużej kiszki. Bardzo praktyczne też są *butelki stalowe ze sprzężeniem do 150 Atm.* powietrzem. Butelki takie wydaje i nabija firma „Perun", w Warszawie, na ul. Grochowskiej. Butelka *wystarcza na 5—15 gum*, zależnie od wielkości. Wtedy cała ceremonja pompowania gumy sprowadza się do założenia końcówki na wentyl i odkręcenia kranu.

Aby samochód szedł równo i nie rzucał, ani ściągał, muszą być opony jednakowo napompowane. Dlatego też należy mieć przy sobie zawsze podręczny *manometr*, którym sprawdza się ciśnienie w poszczególnych gumach. Bardzo praktycznym w użyciu jest wprowadzony na rynek t. zw. *„gonflometr"*, który ma tę ważną zaletę, że *nie trzeba odkręcać* kapselka z wentyla, a jedynie należy docisnąć „gonflometr" do boku opony; wskazówka zaraz pokaże panujące wewnątrz ciśnienie.

Naprawa kiszek w drodze jest jedną z najprzykrzejszych prac. Należy ją sobie możliwie ułatwić, łatając kiszki na zimno łatkami w rodzaju *„Supervulc"*, lub *„Firestone"*, oraz zasypując kiszkę proszkiem *„Mica"*.

Kiszki zapasowe należy przewozić w wysłanych wojłokiem metalowych puszkach, umieszczonych pod siedzeniem, lub w innych, łatwo dostępnych miejscach.

Ażeby zredukować do minimum ilość gwoździ, które powodują przebicie gum, dobrze jest założyć zwisające i ślizgające się po oponach *łańcuszki*, przyczepione końcami do błotników. Mają one tę zaletę, że w przeważnej większości wyrywają gwoździe z opony, a conajmniej dają o gwoździu znać kierowcy rytmicznem stukaniem o błotnik, zanim tenże gwóźdź zdąży przebić kiszkę.

Pod maską silnika należy umocować *uchwyt na zapasowe świece i klucz* do nich, oraz *benzyniarkę i oliwiarkę*. Dobrze jest również mieć pod maską *lampkę*, która pozwoli nam na wygodne nalanie oliwy, lub zmianę świecy w nocy, podczas drogi, oświetlając cały silnik.

Założmy sobie *gniazdko* do wtyczki lampki przenośnej, która, posiadając 4—5 metrów sznura, ułatwi nam znakomicie pracę w nocy przy maszynie, oraz przyczyni się w wielu wypadkach do udzielenia pomocy innym. Dobre są lampki przenośne *magnetyczne*, które można przystawić do każdej żelaznej, lub stalowej części wozu, np. do błotnika od spodu, do boku karoserji i t. p.

Ilość i rozkład *zegarów* na desce rozdzielczej jest rzeczą ważną.

Podczas jazdy najważniejszymi zegarami, umożliwiającymi utrzymanie właściwej szybkości średniej są: *licznik* szybkości i *zegar* godzinowy. Te więc zegary muszą być umieszczone na pierwszym planie tak, by kierowca stale je miał na oczach. Dalej kolej na *manometr oliwny* i *amperomierz*, lub kontrolę ładowania; wreszcie manometr *termometru gazowego*, wskazującego *temperaturę wody* w chłodnicy, *wskaźnik ilości benzyny* w zbiorniku i *wskaźnik palenia świec* (nowość!!) uzupełnią w sposób racjonalny komplet zegarów.

Tablicą rozdzielczą do światła i wyłącznik silnika z kluczem należy umieścić pod ręką, aby można było przełączać szybko światło bez konieczności szukania dźwigienki.

Cała deska rozdzielcza winna być *w nocy oświetlana* dyskretnem światłem, które nie męczyłoby wzroku kierowcy, a jednocześnie pozwalałoby na sprawdzenie zegarów w każdej chwili.

Znana jest sprawa gaszenia świateł przy mijaniu się dwóch samochodów na szosie. Zwykle po zgaszeniu dużych świateł, nic na szosie nie widać, przez co kierowca narażony jest na wypadek. Dlatego też gorąco polecam wbudowanie do reflektorów żarówek o podwójnem świetle, typu *„Philips Duplo"*, które pozwalają na natychmiastowe zniżenie snopu światła tak, iż oświetli on drogę przed samochodem na 20—30 metrów, a zupełnie nie oślepia kierowcy, jadącego naprzeciwko.

Z lewej strony samochodu dobrze jest założyć automatyczny *sygnał kierunkowy*, poruszamy z siedzenia kierowcy przez przesunięcie odpowiedniej dźwigienki.

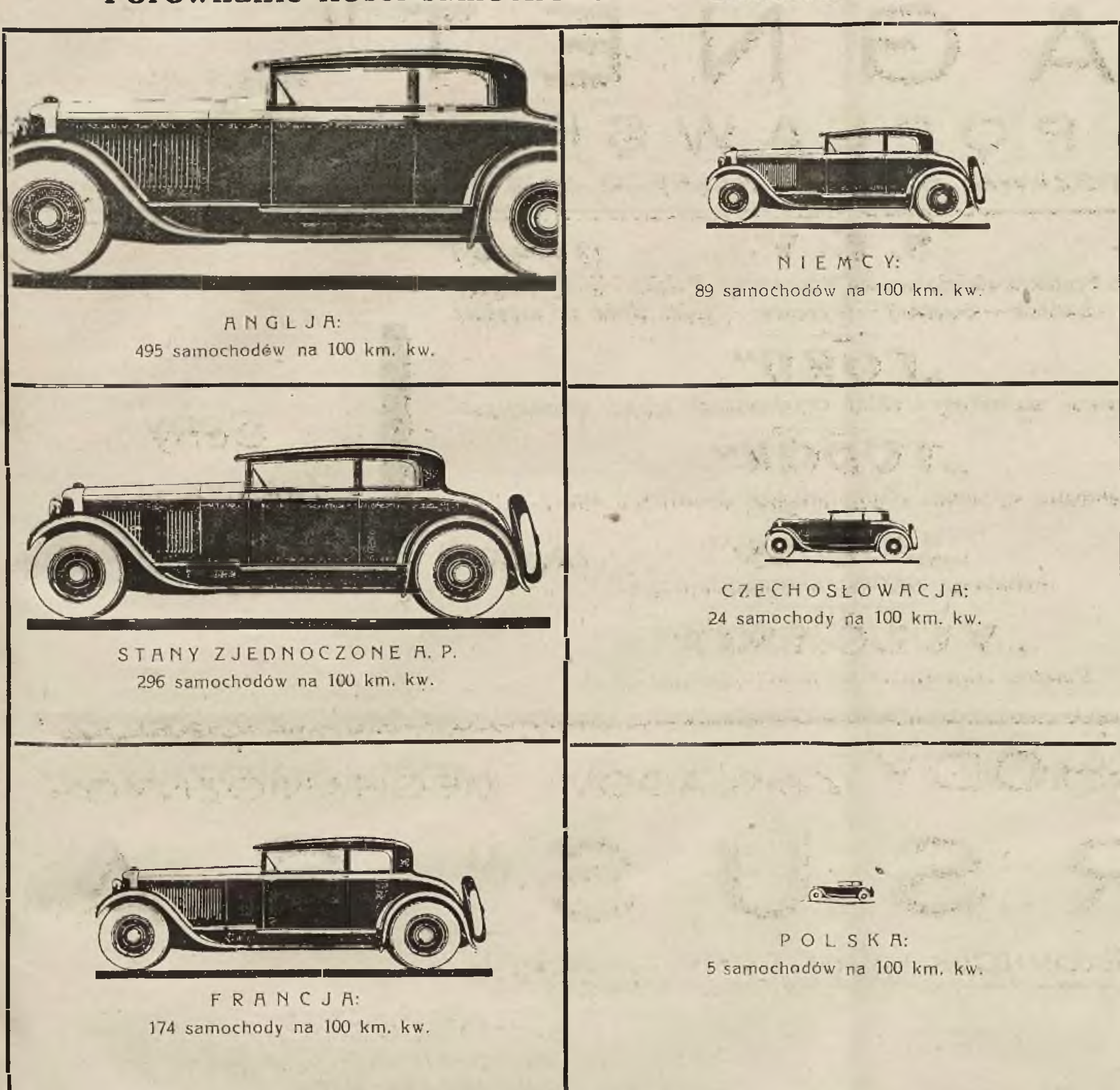
Podróżować należy zawsze wygodnie. Dlatego też potrzebna nam będzie automatyczna *elektryczna wycieraczka* do szyby, oraz *zapalniczka* do papierosów, umieszczona na desce rozdzielczej samochodu.

W końcu, o ile chcemy ustrzec się od wszelkich wypadków, musimy założyć na samochodzie koło kierownicy *blaszkę z wizerunkiem św. Krzysztofa*, patrona automobilistów, a wtedy możemy śmiało i odważnie ruszać w drogę, pamiętając jednak, że *„grunt się nie przejmować i zwalniać na zakrętach"*.

Z wydawnictw

№ 7 wytwornego miesięcznika **„Auto"** świetnie redagowanego przez p. inż. **Morsztyna** zawiera art. p. **M. Krynickiego** — „VII Raid Międzynarodowy Automobilklubu Polski",—„Grand prix Francji",— dowcipny feljeton — „Pech na Raidzie" — pióra znanego **Hemara** i wiele innych ciekawych i niezbędnych wiadomości podanych przez Automobilklub Polski.

Porównanie ilości samochodów do obszaru w 1928 r.



Podatek... od półgłówków.

Chociaż obawiam się, że narażę się rajcom miejskim jednak muszę im zarzucić brak elementarnych wiadomości z etymologji języka polskiego. Jeżeli ten zarzut okazałby się nie słuszny, to wynikałoby z tego niezbicie, że ojcowie miasta nie— mają piątej klepki.

Idzie tu o tak zwany „podatek luksusowy" od aut i motocykli.

Najprzód tedy co do etymologji „luxus" znaczy tyle co zbytek, jakoż podatek luksusowy jest podatkiem od przedmiotów zbytku. Od wyrazu zbytek istnieje tego samego źródłosłowu przymiotnik zbyteczny. Stąd nieuchronny wniosek, że dla ludzi rozumiejących język polski, a mimo to obarczających auta i motocykle podatkiem „luksusowym" maszyny te są przedmiotami zbytecznemi.

Że jednak samochody i motocykle może uważać za rzeczy zbyteczne tylko idjota, lub półgłówek, wolałem raczej przypuścić, że rajcy miejscy są półanalfabetami, nieznającymi podstawowych zasad języka polskiego.

Poprostu „niewiedzą co robią". Znają się na bridge'u, na rzeźni, może nawet na zakładach asenizacyjnych, ale na języku polskim — nie. Bo i pocóż? Na brudge'u, a zwłaszcza rzeźni i asenizacji można przecież coś zarobić. A na języku polskim — nic. Ani podatku nań nałożyć nie podobna, ani ograniczyć jego używalności! Tak to stanowczo nie ich biznes...

Sądzę jednak, że może rajcy miejscy mimo wszystko, mi zaprzeczą i będą zapewniali, że język polski znają doskonale i że rozumieją — że luksus — to zbytek — a podatek luksusowy — to haracz od przedmiotów zbytecznych.

Ale w takim razie, jeżeli nawet samochód uznany za rzecz zbyteczną, to czy nie jest jeszcze bardziej zbyteczny przeciętny rajca miejski i czy — wobec tego nie jego to właśnie należało by obłożyć podatkiem najbardziej luxusowym?

Tess.

Wypadki tragiczne.

W ciągu dwu miesięcy katastrofy pochłonęły 36 samolotów — pięciu lotników zabitych i trzynastu ciężej lub lżej rannych. Ostatnia katastrofa, która spotkała na polach bieńczyckich pod Krakowem kapitana Szweykowskiego, może nasunąć niepokojące refleksje o stanie naszych aparatów lotniczych i o kontroli nad tym stanem, Czynniki do których to należy niezawodnie zbadają te sprawy dokładnie i postarają się całkowiecie uspokoić ogólne zaniepokojenie i zdenerwowanie. Odsetek wypadków jest zbyt wielki— mniej więcej wypadek co drugi dzień — by można go wytłumaczyć w sposób normalny. Mamy dobrze wbity w pamięć okres „latających trumien" w lotnictwie naszem, — nie tak dawny zresztą, — i nikt nie wątpi, iż byłoby lepiej, gdyby nie było wcale przypuszczeń, że podobny okres nadchodzi znowu.

*

Nie wyliczyliśmy oczywiście tych wypadków, które dotknęło nasze lotnictwo na terenie międzynarodowym, t. j. o tragicznym lądowaniu w Bogdadzie i nie udanym locie polskim przez Antlantyk. Wypadek pierwszy omawiamy w osobnym artykule. Tutaj nadmienimy tylko, iż w prasie angielskiej lot polski do Bogdadu wywołał jaknajlepsze wrażenie i jaknajpochlebniejsze opinje, jak również gorące współczucie dla tragicznej śmierci por. Szałasa.

*

Lot polski przez Atlantyk nie udał się. Bliższe przyczyny i szczegóły katastrofy, która zagnała naszych lotników Kubalę i Idzikowskiego po trzydziestu jeden godzinach lotu w pobliże Europy, nie są jeszcze dokładnie znane, a poszczególne przypuszczenia nic nam nie mówią pewnego i nie dają podstaw do wniosków technichnych.

A co dalej — to wiemy już z wczorajszych depesz. Znaleziono ich o trzydzieści kilka kilometrów od wybrzeża europejskiego na morzu w okolicy Cabo de Finisterre w Portugalji. Zabrał ich okręt niemiecki i odwiózł do portu portugalskiego Leixoes obok Oporto. Jutro prawdopodobnie będą nasi lotnicy w Paryżu, ponieważ rana Kubali otrzymana przy zabieraniu go na statek nie jest groźna. Prawdopodobnie dowiemy się również od nich samych o szczegółach nieudanego otu.

*

Wypadki samochodowe są u nas tak zwyczajnym repertuarem, jak zły stan dróg, nieostrożność kierowców i pieszych. Przejechania stały się już chlebem powszednim; — przyzwyczailiśmy się do nich i nie robią one na nas tak silnego wrażenia, jak dawniej. Przytomność umysłu i uniknięcie wypadku przez kierowcę należy do wyjątków

Jako taki wyjątek należy podkreślić przytomność umysłu kierowcy taksówki (18147) p. W. Sitkowskiego, który przy zbiegu Wareckiej i Nowego Świata zdołał w ostatniej chwili zahamować i ocalić od nieszczęścia 15 letniego K. Mieszkowskiego.

Zresztą litanja wypadków jest normalna.

P. Olkowski miał oczywistego pecha. Najpierw najechał na p. Plebaniaka, który doznał szeregu obrażeń głowy; — potem bezpośrednio wpadł na wyjeżdżającą z zakrętu taksówkę, prowadzoną przez p. Odrobniewskiego. Obie taksówki uszkodzone poważnie. Wypadek miał miejsce przed szpitalem Przemienienia Pańskiego na Zygmuntowskiej.

Przed domem Nr. 11, przy ul. Ś-to Krzyskiej, dozorca magistracki p. M. Chyliński wpadł pod przejeżdżające auto. Kierowca zamiast udzielić pomocy ofiarze, zwiększył szybkość i uciekł, jednak przechodnie zauważyli numer (3653). Stan Chylińskiego nie jest groźny, opatrzono go w szpitalu Dzieciątka Jezus.

Magistrackie wozy do skrapiania ulic też nie chcą pozostawać w tyle i najeżdżają dla odmiany na taksówki. Na ulicy Sienkiewicza wóz magistracki najechał na taksówkę, którą jechał na dyżur do biura referent Komisarjatu Rządu p. Steinbock. Tył taksówki zgnieciony, p. Steinbock został ranny odłamkami szkła w twarz, głowę oraz w szyję.

W Gdańsku w okolicy Pruszcza obluzowało się koło samochodu, którym jechał kontroler urzędu podatkowego p. Glaser, który wypadłszy na szosę zmarł nie odzyskawszy przytomności.

Należy jeszcze zanotować z kraju atak sosnowieckiego tłumu żydów na nieostróżnego szofera, który przejechał 11 letniego Chaima Federmana. Oddziałowi policji ledwo udało się wyrwać kierowcę z rąk tłumu. Tłum podziurawił opony nożami.

Zagranicą w Malmoe Szwajcarji wóz ciężarowy najechał na moście na auto, którym młoda para odbywała podróż poślubną. Auto spadło z wysokości 8 metrów do wody. Pasażerowie ponieśli śmierć.

A teraz trochę na wesoło. Groźbą katastrofy samochodowej można załatwić nawet porachunki miłosne. Dowód tego dała artystka francuska p. Rene Fagan, która na polach Elizejskich w Paryżu zaatakowała swym samochodem samochód swego przyjaciela i okrzykiem „Niech Pan płaci, albo zrobię Panu katastrofę". Zdobyła to co chciała, t. j. pieniądze.

W. F.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa 60 gr. za cm.² Stronica w tekście i za tekstem 40 gr. za cm². Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę do 3 wierszy **gratis**.

Prenumerata kwartalna „Autolotu" 3 zł. z odnoszeniem do domu lub z wysyłką na prowincję 3,50 zł. Numer pojedyńczy 30 gr.

Redaktor: ST. STRUMPH WOJTKIEWICZ. Drukarnia Społeczna Pl. Grzybowski 3/5 tel. 205-80 Wydawca i Red. odp.: J. SCHOLTZ